ANO III MADRID, DICIEMBRE DE 1927 NUM. 36



REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
ESCALINATA, 7 y 9
(JUNTO A ISABEL II)

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO



Un homenaje a D. Alvaro de Loma

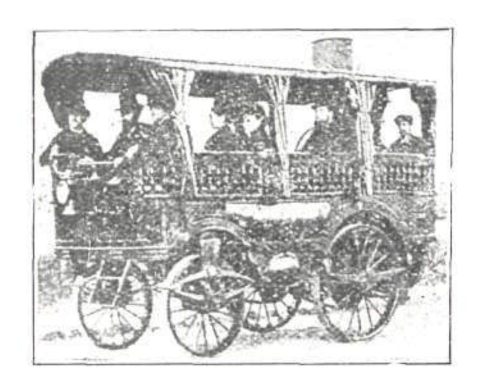
Día memorable para la Casa Renault de Madrid fué el 2 del pasado noviembre. Por la tarde, y en sus oficinas y Depósito de la Avenida de la Plaza de Toros, se verificó la entrega de la artística placa que el personal dedicaba con sus firmas a su director, D. Alvaro de Loma, personalidad de todos conocida en el mundo automovilista, con motivo de haber sido agraciado recientemente con la medalla del Trabajo y la cruz de la Legión de Honor por los Gobiernos español y francés, respectivamente.

Don Rafael Zozaya, subdirector de la acreditada Sociedad, ofreció la placa al Sr. Loma, con elocuentes y sinceras palabras. Y el homenajeado, verdaderamente emocionado, agradeció el acto, «que era el más grato e inolvidable de toda su vida», declinando modestamente el honor que esas distinciones representan y haciéndolas extensivas a todos cuantos con él trabajan en la Casa. Y por la noche, invitó generosamente a una espléndida cena de más de cien cubiertos, en el Hotel Nacional, cena que transcurrió en medio de la mayor alegría y del más sano compañerismo, y al final de la cual brindaron varios señores encargados de distintos servicios, dedicando toda clase de alabanzas y parabienes al Sr. Loma.

Pocos homenajes serán tan sinceros y justos como éste. Las dotes personales de D. Alvaro de Loma, tan excepcionalmente puestas de relieve en sus largos años de labor fecunda e inteligente en la Casa, le habían hecho merecedor de tan señaladas distinciones. Por todo ello, MADRID AUTOMOVIL une hoy su cordial y amistosa enhorabuena a las muchas que recibe el director de la S. A. E. de Automóviles Renault de esta corte.

AYER Y HOY

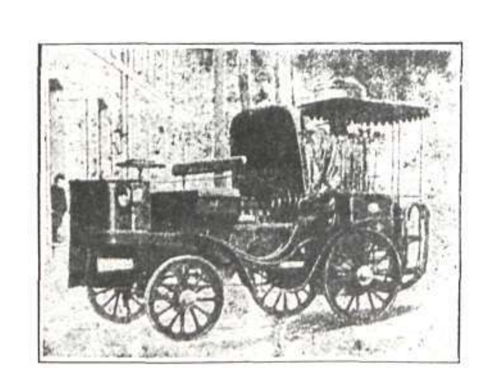
El sábado, a las dos y media, los paseantes de la Avenida del Bosque de Bolonia quedaron sorprendidos al ver avanzar a gran tren un Break que marchaba solo. Era un coche a vapor, no haciendo ningún ruido, parándose súbitamente, yendo a derecha e izquierda y girando sobre sí mismo con la más maravillosa precisión. Los caballos de todos los coches que recorrían la Avenida parecían algo extrañados, pero ninguno asustado. Desde el terraplén del Arco del Triunfo, una multitud considerable seguía con la vista las evoluciones del coche, que después de un rápido paseo vino a pararse un instante en la Plaza de la Estrella, y por los bulevares exteriores se dirigió a su cochera, Muelle de Jemmapes, al borde del Canal de San Martín. En este largo trayecto, el coche a vapor cruzó varias veces los tranvías y atravesó ligero, salvando obstáculos de todo género. Paró solamente en el cementerio de Montparnasse, para dejar pasar un entierro. El público lo miraba con curiosidad, vecina del entusiasmo: muchos aplaudían. Venía de Le Mans; ha sido inventado y construído por un industrial de esta villa, M. Bollée, solamente para servirle de equipo de paseo.»



El «Obéissante» 1873.

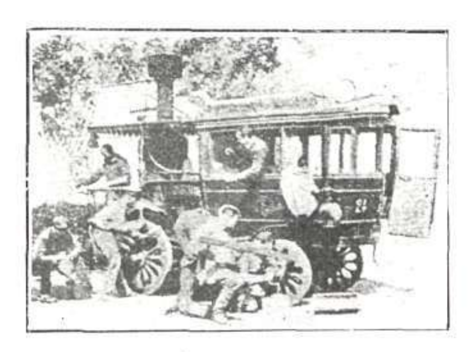
En estos términos se expresaba el *Fígaro* el 17 de octubre de 1873, relatando la llegada a París del primer automóvil que circuló libremente por las carreteras, y que es interesante recordar a nuestros lectores, a fin de poder hacer historia de la locomoción mecánica hasta nuestros días.

No fué Bollée el primero en suprimir la tracción animal. Cugnot, veinte años antes, había llegado a ensayos concluyentes. No obstante, la gloria de construir el primer vehículo práctico corresponde al primero, por haber comprendido que aparte de tranvías y demás vehículos había algo más manejable, el automóvil. En 1873 empezó sus ensayos por la dirección, llegando a solución tan perfecta, que su principio básico está adoptado hoy mismo en todos los coches. Esta dirección era geométricamente exacta, pero muy complicada; desde la segunda adoptó la transmisión por biela que hoy está en uso. Después de un año de luchas y trabajos, sacó su coche, que llamó «Obeissante», un break de 12 plazas, tapizado, que pesaba 4.000 kilos. La caldera colocada en la parte trasera era alimentada por un hombre dedicado especialmente a este servicio. (De aquí, sin duda, viene el nombre de chauffeur, calentador). El motor era compuesto de dos grupos de dos cilindros en V, de los cuales cada uno ponía en movimiento una rueda trasera por medio de un cambio de velocidades y de una cadena reglable por un tensor que obraba sobre el eje. El conductor, colocado delante, llevaba a mano el volante de dirección, el grifo regulador, el freno, las palancas de velocidades, la palanca de marcha atrás y de parada. Unos pedales cerraban el vapor del motor de la derecha o de la izquierda, a voluntad, lo que permitía al coche girar en estrecho radio. El depósito de agua se llenaba en pocos minutos por una bomba y un tubo flexible. El chassis se apoyaba en ocho largas ballestas. La potencia era aproximadamente de 20 caballos, y la velocidad, de 30 a 35 kilómetros por hora, subiendo las cuestas a muy buena marcha.



El «Mancelle» 1878.

En 1873, Bollée, después de dos meses de gestiones, fué autorizado para circular por las carreteras, haciendo frecuentes viajes, en uno de los cuales su inventor descubrió una cosa que no había previsto: el patinaje; al bajar deprisa la calle de San Luis de Le Mans, el adoquinado estaba húmedo, y al dar un golpe de freno, el coche giró sobre sí mismo, dando media vuelta completa. Quedó sorprendido, pero no perdió su sangre fría, y siguió su camino, dando media vuelta.

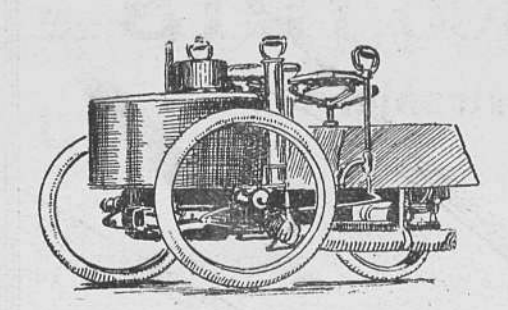


El «Nouvelle» 1895.

Al pararse un poco, inquieto por el efecto que podía haber producido en sus invitados, se vió nuevamente sorprendido al ver que le felicitaban por la facilidad de evoluciones de su máquina, pues ninguno se dió cuenta de que lo ocurrido era involuntario, y el inventor se guardó muy bien de sacarles de su error.

Después que el ministro de Obras Públicas ensayó por sí mismo este nuevo medio de locomoción, fué autorizado para circular por toda Francia, emprendiendo entonces su viaje a París, en que tardó diez y ocho horas para 220 kilómetros, y como en aquella época había ya agentes de policía urbana, tuvo con ellos varias cuestiones, llegando a ser objeto de denuncias en un mismo día. Aplacados los ánimos, muchas notabilidades probaron la máquina, que fué objeto de un elocuente discurso de M. Tresca, secretario perpetuo de la Academia de Ciencias, en una sesión de la misma.

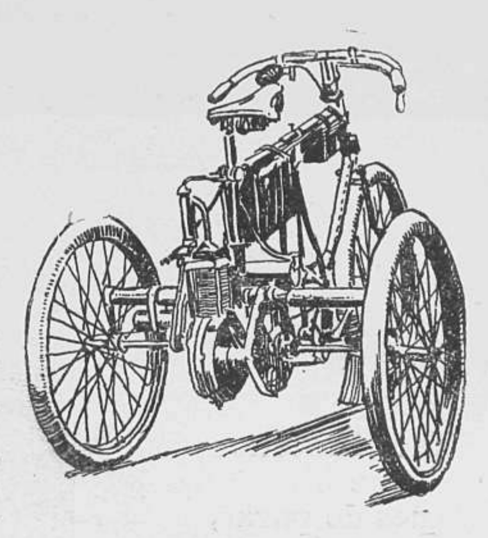
Cinco años más tarde, construyó la «Mancelle», más simple y ligera que el anterior, provista de un motor vertical de dos cilindros, colocado delante, bajo un capot, cuyo cigüeñal horizontal terminaba en un embrague, cuya parte movible se maniobraba desde el sitio del conductor por una palanca. Un árbol de transmisión soportaba los engranajes de dos velocidades, que en la práctica no se utilizaban, porque el coche era bastante ligero para marchar siempre a gran ve-



El triciclo a vapor Doni de 1885.

locidad. Estuvo expuesto, así como su compañero, en la Exposición Universal, siendo objeto de grandes elogios y de una medalla de plata. En esta fecha empezó la lucha entre el motor de explosión y el de vapor, y en 1894, el primer Gran Premio del A. C. F. disputado en la carretera París-Ruem, los coches de ambos sistemas estaban en igual número. Al año siguiente este mismo Gran Premio (París-Burdeos-París) fueron los motores de explosión los que obtuvieron la victoria.

Desde entonces acá, el progreso avanza de día en día. De los motores de cilindradas fantásticas (100 a 120 de Alesage) y potencia práctica de unos 30 CV., con un consumo de 30 litros por 100 kilómetros, alcanzando una media de 50 kilómetros, hasta los actuales de 1.500 c. m., que hacen 175 caballos, con un consumo de 14 litros, hay una gran distancia. Sin embargo de ello, el progreso no puede detenerse. Más de la mitad de la potencia suministrada por la esencia se pierde por combustión incompleta, otra parte absorben los rozamientos, etc., y de la parte realmente útil, los dos quintos son absorbidos por la fricción de las ruedas contra el suelo, y el resto por la resistencia al viento. Esto indica que todavía queda mucho camino que recorrer antes de llegar a la



El primer triciclo a esencia de Dion Bouton 1895.

perfección absoluta, perfección que, si no imposible, es muy difícil de alcanzar.

En el reciente Salón Inglés, constituyó un motivo de instrucción y diversión el contemplar la evolución de los sistemas de propulsión desde los tiempos primeros.—En la fotografía adjunta se puede ver un detalle de la primera exposición celebrada en el Agricultural Hall, en que tanto ruido hizo el primer triciclo a motor *Foto* Agencia Gráfica.

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL

LOS MOTORES DE SEIS CILINDROS

Los coches de seis cilindros se hacen cada día más populares, y es innegable que la demanda ha aumentado, tanto en Francia como en Inglaterra, en un 20 a 30 por 100 en el curso de los cuatro últimos años. En América, esta proporción es aún mayor, calculándose en un 60 por 100 los coches equipados con seis cilindros en 1927, siendo también muy importante el número de ocho cilindros. La boga de los seis cilindros proviene principalmente de la facilidad de su conducción, del confort, de la elasticidad, etc. La característica principal y más apreciada de este motor es la ausencia de vibraciones, debida a que las piezas en movimiento se equilibran mutuamente en forma que no puede ser obtenida en un cuatro cilindros.

En un motor monocilíndrico, el conjunto tiende a vibrar de alto a bajo, en oposición al movimiento alternativo del pistón. Esta vibración, aunque se neutraliza en parte en los cuatro cilindros, en que los pistones se mueven por pares opuestos, persiste todavía a causa del movimiento especial del pistón, resultante de ser el cigüeñal mandado por bielas. El pistón, que desciende acelerado a la máxima velocidad antes del fin de la mitad de su carrera, se encuentra retardado en una distancia más grande que la otra mitad de su carrera; por lo tanto, las fuerzas engendradas por los movimientos de los pistones opuestos no se equilibran más que al fin o a la mitad de la carrera, y el resultado es la vibración de alto a bajo del todo el motor.

En un seis cilindros este inconveniente desaparece, porque las seis fuerzas necesarias para acelerar y retrasar los pistones en cada carrera están exactamente en equilibrio. Otra característica importante es la dulzura y suavidad en el esfuerzo de rotación que se transmite al embrague. Esto es debido al mayor número de explosiones en cada rotación. En el cuatro tiempos ordinario a cuatro cilindros, las explosiones se siguen unas a otras, una a cada tiempo y cada media vuelta, en tanto que en el seis cilindros hay tres explosiones para cada vuelta de cigüeñal, de lo que resulta el equilibrio perfecto que permite girar más deprisa con una velocidad más baja en toma directa. El número de impulsiones producidas durante cada vuelta de la rueda es así mayor, y por consecuencia, un cuatro cilindros con una relación de engranaje de 4 1/2 a 1 producirá nueve impulsiones por vuelta de rueda, en tanto que un seis cilindros con una relación de 5 a 13 producirá 15 impulsiones, de lo que resulta una mayor dulzura en la transmisión.

El cigüeñal de un seis cilindros comprende tres pares de manivelas caladas a 120 grados, en tanto que las del cuatro están todas en el mismo plano; por consecuencia, si los pistones 3 y 4 se colocan en su punto muerto alto y se gira lentamente a mano, durante el primer sexto de vuelta los pistones 2 y 5 bajarán a su punto muerto bajo, los 3 y 4 empezarán su carrera ascendente, en tanto que el 1 y 6 ascenderán; en el segundo sexto, los 2 y 5 comenzarán a elevarse, el 1 y 6 llegarán a la cima, y el 3 y 4 continuarán su descenso. En estos motores el orden de encendido ordinario es el siguiente: 1, 5, 3, 6, 2, 4. Existe otra disposición raramente empleada, que exige cambios en el encendido; las manivelas 1 y 6, 2 y 5, 3 y 4, son por pares y establecidas a 120 grados con direcciones diferentes; en este caso el orden de encendido es: 1, 4, 2, 6, 3, 5. La distribución es más difícil y exige la producción de tres chispas por vuelta de cigüeñal, y no dando más que dos la magneto ordinaria por vuelta de inducido, se deduce que tiene que ser mandada por engranajes en relación de 3 a 2, o sea girar vez y media más deprisa que el cigüeñal.

El principal inconveniente del seis cilindros consiste en la irregularidad de la distribución de la mezcla, que no es nunca perfecta en un seis cilindros. En muchos de éstos se emplea un solo carburador; en otros, un carburador de cámara común de nivel constante y con dos gicleurs acoplados independientes, y en algunos se colocan dos carburadores separados; esta última solución exige que sean ambos completamente sincronizados, a fin de evitar toda disminución de potencia.

P. Delcourt.

De Paolo es partidario del motor de válvulas en la cabeza

Pedro de Paolo, uno de los mejores mecánicos de automóviles de carrera, ha expresado la opinión siguiente acerca de los motores de válvulas en la culata:

«Todavía no se ha encontrado ningún sistema de motor que desarrolle tanta fuerza a igualdad de cilindrada, que el motor de válvulas en la culata. Hay variantes en la aplicación del principio, pero las bases fundamentales son las mismas. Efectivamente, el motor de válvulas en la culata progresó tanto que había dejado atrás el problema de la carburación. Fué necesario idear un dispositivo especial que suministrara el combustible con suficiente rapidez.»

Esta notable aprobación de los principios mecánicos del automóvil Buick tiene más valor aún por la adopción del sistema de encerrar el eje propulsor en un tubo de reacción. Al respecto, dice Paolo:

«La adopción del principio de mando por eje en tubo de reacción por los constructores de automóviles de carrera, es prueba elocuente de que hace años que el motor Buick está en la buena vía. La absorción de las reacciones por medio de los muelles da resultados satisfactorios en los automóviles». «El carro provisto de un mando por tubo de reacción tiene el puente trasero más rígido, y es de manejo más fácil y más suave.

«Con las reacciones absorbidas por los muelles, el menor salto o golpe se repercute en todo el mecanismo multiplicado muchas veces; mientras que con el tubo de acción es mucho menor la tendencia del vehículo a desviarse en la marcha»

«Debido a la perfecta rigidez del eje y a su buen alineamiento, es menor el desgaste de los neumáticos; el carro responde con mayor docilidad a la acción de los frenos, porque no hay juego en los muelles que pueda modificar o influir en forma alguna sobre la tensión de los tambores».

De Paolo también advierte que en las carreras que se verificaron recientemente todos los automóviles, sin excepción, tenían motores con las válvulas en la culata.


LINCOLN
LA ULTIMA MARAVILLA
LOS "SEIS" FRENOS LINCOLN
El sistema de cuatro frenos, preconizado por todo el mundo como el mejor, no ha sido considerado suficiente por los ingenieros de la «Lincoln».
Han establecido un sistema de seis frenos separados, compuesto de frenos interiores sobre las ruedas DEL y TRA, y a más, en estas últimas, dos frenos de emergencia movidos por la palanca de mano.
Estos frenos de emergencia funcionan por separado del pedal y actúan sobre el exterior de los tambores TRA por presión, y al mismo tiempo accionan los frenos internos por extensión.
En cuanto al freno de las ruedas DEL, está concebido en forma tal, que el freno DEL exterior reduce ligera y automáticamente su presión cuando el coche describe una curva, lo que evita el patinaje.
Nada que se haya hecho hasta ahora puede igualar este sistema de frenos; ningún otro sistema ofrece la seguridad, suavidad y la eficacia de los dos sistemas de seis frenos separados que posee hoy día el «Lincoln».
Los nuevos faros, que responden a todas las exigencias del código de la carretera, perfeccionan todavía, si es posible, el coche, reputado como la perfección de este mundo. Pídanos un ensayo, que será más elocuente que cualquier escrito.
Freno interior de rueda delantera. El tope reduce automáticamente la presión sobre las zapatas exteriores en el momento en que el coche inicia un viraje.
Freno de rueda trasera, cuyo tambor ha sido levantado para mostrar las zapatas a presión independiente, y la banda exterior.
Ford Motor Company
S. A. E.
LINCOLN
Barcelona
Av. de Icaria, 149.

300 BUJIAS POR MINUTO

Una producción media de 150.000 bujías diarias en 1926

Desde hace diez años, la casa Champion es la productora más importante del mundo. Las fábricas Champion en Toledo, Detroit y Windsor; producen por término medio 300 bujías por minuto. La producción de 1926, ha sido la más importante realizada por la Champion, y sobrepasa a la de los demás fabricantes de bujías del mundo reunidos. Alcanzó la cifra de millones 45.

Teniendo en cuenta el tiempo que exige la preparación de los diferentes elementos, de una bujía, desde que empieza a fabricarse hasta el montaje, puede decirse que hay siempre 2.000.000 de bujías en diferentes períodos de fabricación, en las fábricas Champion.

El aislador Champion, de silimanita natural, exige tres meses de preparación antes de poder utilizarse, y hay siempre 10.000.000 de aisladores, preparados para utilizarse.

Estas cifras por sí solas, son una elocuente demostración de la actividad desarrollada, y del método científico rigurosamente aplicado, para la construcción de las célebres bujías Champion. Atestigua también su rendimiento y la perfección de las diversas secciones de que se compone tan delicada fabricación.

La historia de la bujía Champion está ligada íntimamente a la de las múltiples innovaciones que el automovilismo viene verificando para obtener el aislante perfecto. Han sido precisos numerosos ensayos, desde que se reconoció que el silicato de aluminio debía servir de base en los aislamientos. Obtener la más alta temperatura, a fin de obtener la mayor resistencia, era el objeto de estas investigaciones, pero en las de las temperaturas, las dificultades se multiplicaban.

Se pensó entonces en la posiblidad de utilizar la silimanita natural; un filón fué por fin descubierto en los montes Inyo de California; un mineral que responde a las mayores exigencias y susceptible de obtener el aislador más perfecto. Explotado y transformado a costa de dificultades no imaginables, el mineral ha sido trabajado industrialmente por la Casa Champion y sometido a un resultado que exigía infinidad de detalles de transformación y de elaboración antes de llegar a ser la base esencial, exclusiva de la bujía Champion.

Esta bujía equipa todos los coches que quieren asegurar un rendimiento perfecto de su motor, unido a la regularidad y a la máxima resistencia. Ha contribuído y sigue contribuyendo a todos los grandes triunfos obtenidos en las carreras más importantes. Se ha impuesto en el mercado mundial. Actualmente la Casa Champion fabrica las dos terçeras partes de las bujías que se venden en el mundo entero.

REFLEJOS DE NUESTROS FAROS

El tipo de automóvil más popular.

No es de extrañar la popularidad que ha adquirido el auto de seis cilindros, en vista de las muchas opiniones favorables que han sido expresadas por técnicos autorizados, y es posible ahora dar algunas cifras exactas.

De 312 modelos diferentes de automóviles en el mercado para 1928, no menos de 44 por 100 llevan motores de seis cilindros. En un año, los motores de seis cilindros han aumentado de 36,12 por 100 al porcentaje actual de 44.

Otros factores importantes e instructivos van expuestos en la especificación que MADRID AUTOMOVIL se complace en publicar, principiando con el número próximo, en el cual van incluídas todas las marcas conocidas en el mercado. Esta compilación de datos no dejará de servir de mucho interés a nuestros lectores.

Una carrera prodigiosa.

De todas las carreras y records, dos pruebas atraen invariablemente la atención del mundo automovilista y despiertan la imaginación. Se trata de la «Hora» y «Veinticuatro horas» del mundo. En la pista de Montlhéry, cerca de París, un coche provisto de ocho en línea y válvulas casquillo corrió al promedio fantástica de 113,4 durante veinticuatro horas, cubriendo 2.724 millas.

Cuando se considera que no hace mucho tiempo se discutía acaloradamente sobre la posibilidad de sostener por veinticuatro horas la velocidad de 100 km. p. h., se desprende a simple vista el progreso realizado en el automóvil.

Ventajas que proporcionan.

¿En qué benefician estas carreras al propietario particular? Sin entrar en materia técnica sobre la cuestión motor, cassis y carrocería, el beneficio que reporta al público es bien notorio. Para realizar con éxito estas vertiginosas carreras es indispensable unas cubiertas a toda prueba. Hasta hace muy poco tiempo, era completamente imposible producir unas cubiertas a ningún precio que respondieses al éxito de una carrera de esta naturaleza.

En la carrera en cuestión, no solamente resistieron las cubiertas sin fallo ninguno, sino que sobrepasaron el cálculo del más optimista, y los cambios de éstas se hicieron con una extensión de intervalos del plan ideado.

En consecuencia, se deduce que los fabricantes de cubiertas se han perfeccionado mucho en poco tiempo, y puede concebirse que el fruto de sus experiencias redunde en la producción para el servicio del público.

La general Motors y Ford.

Mientras todos los periódicos del mundo han estado discutiendo la lucha titánica que se preparaba entre Mr. Henry Ford y General Motors Corporation, parece ser que ha surgido un incidente en Milford.

Hace muy poco, se dice, unos cuantos editores de revistas automovilistas visitaron a la General Motors, y fueron recibidos por Mr. Alfred P. Sloan, Jun., presidente de dicha entidad.

En el curso de la entrevista hizo observar que la General Motors ha decidido no luchar contra el nuevo producto de automóvil de Mr. Ford si éste, a su vez, no invade el mercado de automóviles de precio elevado.

Nos parecen estas declaraciones bastantes discordes de la realidad cuando se recapacita que el rival más importante de Ford ha sido la General Motors con su coche Chevrolet, y

también cuando se tiene en cuenta que Mr. Ford ya está lanzado en el mercado de coches caros con el Lincoln.

También se ha hecho público en periódicos neoyorquinos que la General Motors se preparaba a contrarrestar el empuje de Ford con un nuevo modelo Chevrolet.

¿Qué ha pasado durante el tiempo en que se ha retrasado la aparición del nuevo Ford? Los periódicos americanos de mediados de septiembre dicen que la fecha anticipada por Ford para lanzar su nuevo coche se había retrasado dos meses. ¿Ha sucedido algo en este intervalo que haya producido una inteligencia entre los dos oponentes?

En vista de todos estos rumores, es posible encontrar razonamiento para suponer que algún acercamiento está en discusión, si no ya realizado.

Velocidad in excelsis!!!

Significa algo vivir en una edad en la cual un individuo ha conseguido la distinción de llegar a correr 281 km. p. h. Los motoristas que estén acostumbrados a presenciar hazañas de velocidad podrán apreciar lo que esta estupenda carrera significa, y aun así, de un modo relativo.

La carrera de Segrave, de más de *200 km. p. h., en la playa de Daytona*, fué espectacular, y con toda la sorpresa y admiración que justamente inspiró, no fué más que un salto, y es poco probable que esta velocidad pueda nunca mantenerse en carretera durante 200 millas, porque si pudiera construirse un coche para su realización, no hay en la actualidad ningún sitio donde pudiera tener lugar.

La ley seca en Nueva York.

Durante los últimos tres años, no menos de 4.558 conductores de automóviles en Nueva York, les han sido retirados los carnets por motivo de embriaguez mientras estaban al volante. Se estima que en verano el promedio llega a 150 al mes.

En el Estado de Nueva York, la cifra total por los tres últimos años llega a 14.599, y durante el año corriente, 508 carnets fueron anulados porque los conductores faltaron a dar parte de los accidentes en los cuales estaban comprometidos.

VIDAL DE RUEDA.

UNA CARRERA ORIGINAL

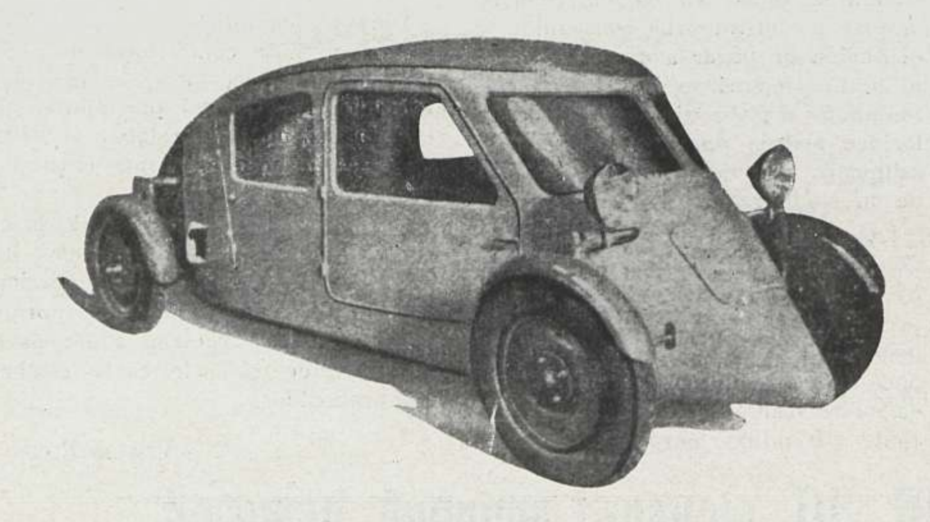
En Londres ha tenido lugar una carrera muy original en el circuito Londres-Brighton en la que tomaron parte coches de más de 30 años de edad. Esta carrera fué hecha para celebrar el 30 aniversario del día en que Inglaterra suprimió la ridícula Ley que imponía a todo automóvil la obligación de ser precedido por un hombre a pie agitando una bandera encarnada.

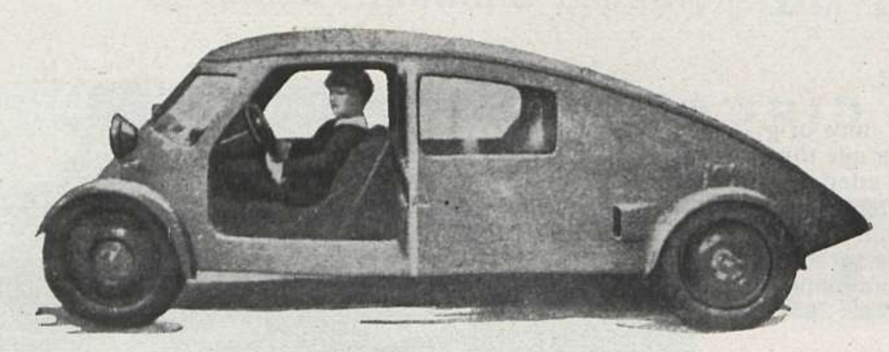


Entre los coches que tomaron parte figuraban un Cadillac usado por Eduardo VII y un Daimler de 1895.

Novedades del Salón de París

El 9 c. v. Claveau





Dos detalles del nuevo coche Claveau 9 caballos.

En automovilismo, como en todo, hay quien ocupa la vanguardia, vanguardia que si hoy se rechaza por atrevida, mañana estos atrevimientos serán lo clásico, que siempre los avances de hoy son lo normal de mañana. Este año la tendencia avanzada está representada por los que hacen las ruedas delanteras motrices y directrices a la vez y por los que cambian completamente las bases conocidas para establecer una solución nueva y atrevida. Nueva, en parte, porque los primeros coches ya funcionaron con cilindros horizontales y el motor en la parte trasera del coche, pero que había sido totalmente abandonada. Hoy Clavean da una solución racional, y muy de tener en cuenta porque puede ser el punto de partida para encontrar el vehículo del porvenir, aunque en su 9 CV. está completamente encontrada, y es práctica y racional la fórmula que lo resuelve.

Sus principales detalles son:

1.° Cuatro ruedas completamente independientes trabajando en planos verticales y asegurando la mayor estabilidad en todo camino por malo que sea, lo que permite rebajar el centro de gravedad, produciendo movimientos dulces y llevando la comodidad al límite máximo, permitiendo tener espacio para el cuerpo, las piernas, etc., sin el encogimiento que en las formas de vehículos actuales es tan frecuentemente necesaria.

2.° Chassis y carrocería forman un sólo todo, o sea, se suprime el chassis con gran beneficio en el peso y la solidez.

3.° Accesibilidad de todos los órganos motores, pues por la colocación de éste en la parte porterior, y con gran amplitud, resulta fácil llegar a sus más recónditos detalles.

4.° Su motor es de cuatro cilindros horizontales, opuestos dos a dos, 70 por 96 milímetros, a 3.400 revoluciones, da al freno 42 CV. La distribución es por válvulas laterales, cigüeñal equilibrado sobre bolas. Enfriamiento por circulación de aire forzado.

Las ventajas de este sistema saltan a la vista con sólo ver el esquema adjunto, que si en principio pudiera parecer algo raro, el tiempo nos demostrará lo racional de esta solución, cuyas condiciones de comodidad y de aprovechamiento de la potencia motora por la supresión de órganos de transmisión, etc., es notabilísimo.

Automóviles importados por los puertos de Irún y Sevilla

Fueron importados por las Aduanas de Irún y Sevilla y visada su documentación por la Delegación Comercial de la Asociación Nacional de Importadores, los siguientes automóviles:

Por Irún.—Octubre.

Citroen	174
Fiat	51
Renault	18
Peugeot	15
Berliet	9
Chenard	8
Panhard	8
Mercedes	7
Lancia	6
Dion Bouton	6
Bugatti	5
Salmson	4
Amilcar	4
Delage	3
Saurer	3
Hotchkiss	2
Itala	2
Talbot	2
Minerva	2
Unic	1
Austin	1
A. S	1

Por Sevilla.—Octubre.

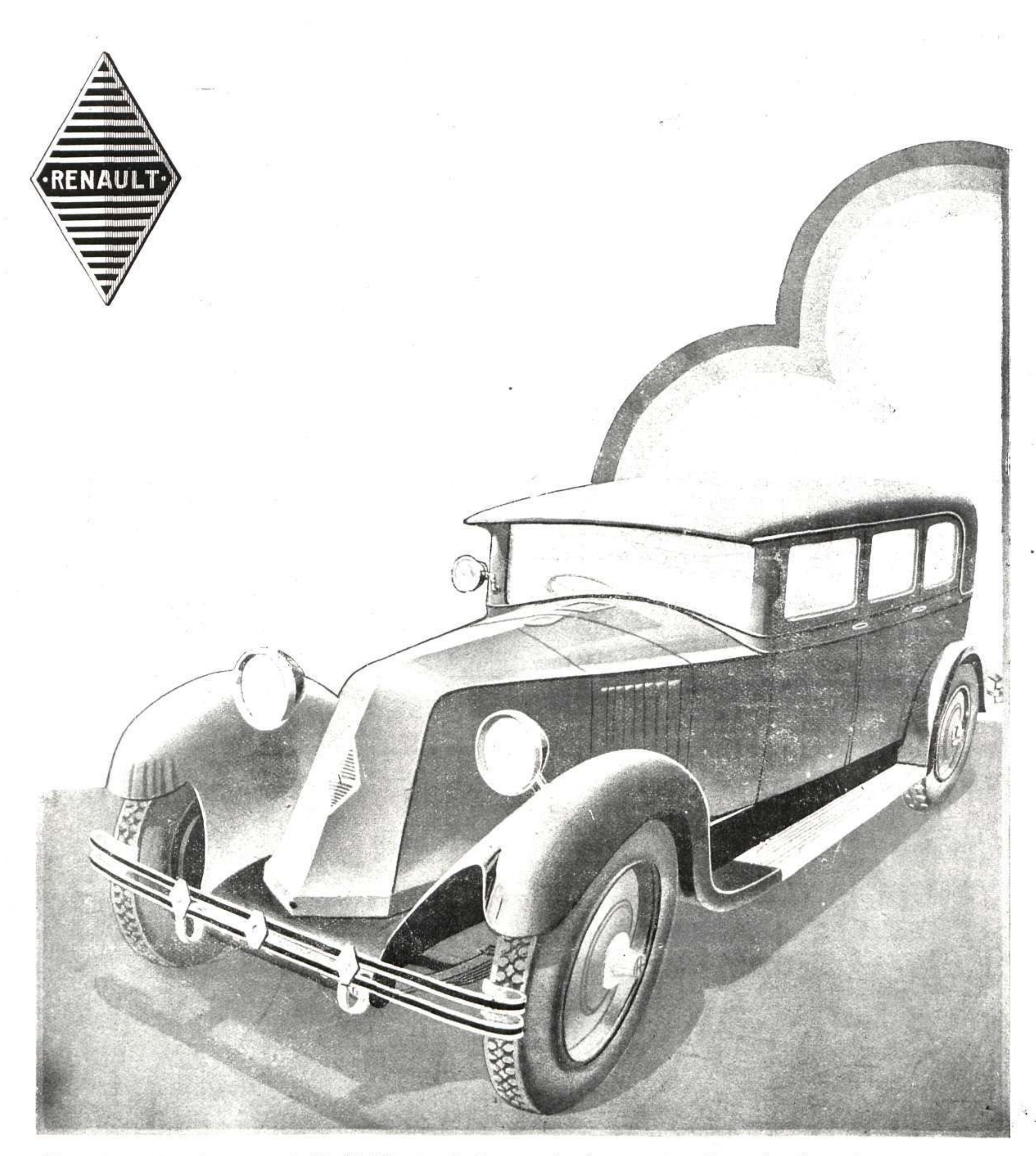
Chrysler	24
Chevrolet	12
Paige	8
Studebaker	7
Hudson	3
Hupmobile	1
Dodge	1
Willys	1

AUTOMOVILES GOBRON

En 1898 empezaron a construirse los coches Gobron-Brillié, de mecánica admirable en aquellos tiempos, y que, evolucionando al compás y siempre en las avanzadas del progreso de la mecánica y el automovilismo, han llegado de modelo en modelo, de perfeccionamiento en perfeccionamiento, a los actuales coches Gobron de 8 CV., que son, sin duda alguna, el sumum de los perfeccionamientos y los adelantos, y en su tipo y clase los primeros, no sólo por su rapidez, pues llegan a alcanzar la velocidad de 150 kilómetros hora, y su estabilidad por lo bajo que se construye su chassis, provisto de ballestas enteras semielípticas, que le dan una suavidad en la marcha y en todos sus movimientos, así como una *tenue de route* verdaderamente maravillosa y que compagina todas las ventajas de los coches grandes con las características de los coches pequeños en cuanto a entretenimiento y economía se refiere, y a la *souplesse* de su motor provisto de turbo-compresor y refrigeración forzada por bomba, lo que le permite alcanzar medias verdaderamente desconocidas en coches de su tipo y superiores a las de muchos coches de mayores cilindradas.

Los modelos presentados este año van provistos también de engrase a presión, encendido por magneto, embrague progresivo, eje trasero tipo Banjo, cuatro velocidades y marcha atrás, completamente silenciosas, piñón de ataque y corona helicoidales, diferencial con dos planetarios y cuatro satélites. Va provisto de frenos a las cuatro ruedas, y el acoplamiento entre el árbol de transmisión y la caja de velocidades, de gran originalidad, se verifica por un flector montado sobre una horquilla movible en la extremidad del árbol de la cardan y concentrado sobre una rótula fija al tambor del freno, evitando toda deformación del flector. Todas las piezas son intercambiables.

La representación en Madrid de esta acreditada marca corre a cargo de nuestro estimado amigo Antonio Moreno Saldoval, que pone todo su empeño en que la marca que representa figure dignamente en primera línea entre las representaciones que hay en esta corte, y lo ha conseguido con creces, pues el hermoso salón-exposición que ha tenido hasta ahora en la calle de Sagasta ha sido el punto de cita de los aficionados al deporte automovilista. Las exigencias de ampliación del negocio obligan hoy al amigo Morenc a modificar su instalación, reuniendo en un solo y amplio local grandes talleres con personal traído de la fábrica y especialista en los coches que representa, juntando además a ello grandes y espaciosos garajes, con jaulas independientes, y la exposición de los coches, así como el almacén de piezas de recambio, magnífico stock, en que los clientes encontrarán cuanto para la reparación de sus coches puedan necesitar. Hemos visitado la instalación, que merece los más afectuosos plácemes, y por ello felicitamos a nuestro buen amigo, deseándole nuevas y aun mayores prosperidades en su nueva y elegante instalación.


RENAULT

El nuevo modelo Ford hace un recorrido de 65 millas por hora

Detroit, Mich. Confirmación definitiva de que el nuevo modelo Ford ha sido acabado, fué dada por Mr. Edsel B. Ford.

El statement dice que el nuevo tipo ha efectuado un recorrido de 65 millas en una hora durante las pruebas.

«El nuevo automóvil Ford, dice la información, es un éxito positivo. Los problemas de ingeniería que afectaban anteriormente tanto al diseño como a la construcción y al equipo, han sido solucionados satisfactoriamente. Antes de poner en venta este nuevo tipo se ha llevado a cabo una minuciosa inspección de todas sus partes, y las cuales hemos tenido especial cuidado de probar bajo diversas condiciones y circunstancias que nos han enseñado los veinte años de experiencia fabril».

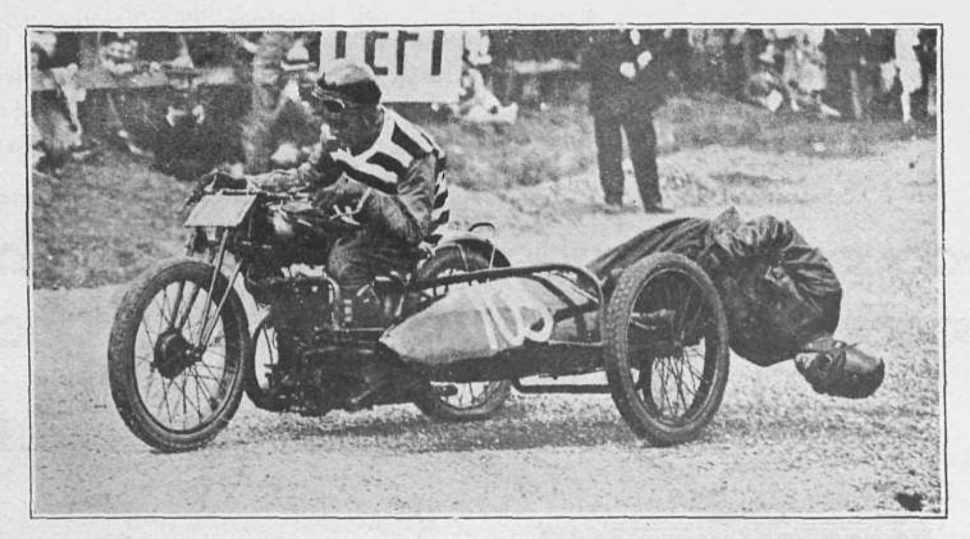
«Tenemos pleno conocimiento de lo que se necesita en cuanto al personal y maquinaria para poder realizar la fabricación del nuevo carro en cantidad nunca vista hasta la fecha, ni igualada por otro fabricante».

«No le hemos encontrado defecto alguno. Todavía no estamos conformes, y si algunos aparecieran, éstos serían corregidos antes de lanzarlos al mercado».

«Hemos observado que el nuevo carro puede verificar un recorrido de varias horas a una velocidad de 50 millas sin molestia alguna para los pasajeros y el conductor y sin desperfecto alguno para los motores y el equipo. En una de las pruebas recientes, uno de los carros cubrió una distancia de 110 millas en dos horas. Durante los primeros treinta minutos cubrió 27 millas. Al cabo de la hora se había cubierto 56,1 millas».

«Estas pruebas fueron hechas en caminos en condiciones idénticos a las carreteras. Parte del trayecto por terrenos llanos y empinados. El día en que éstas fueron practicadas el calor era mayor que el normal para los días de verano, sin embargo, el motor no se recalentó y una detenida inspección final no reveló desperfecto alguno en el mismo. Podemos decir que el nuevo carro ha consumido menos gasolina y aceite que los anteriores modelos sometidos a idénticas pruebas: La ignición y los sistemas de enfriamiento y carburación trabajaron perfectamente bien en todo el recorrido».

«El nuevo modelo ha sido también sometido a estudio con varias personas, recogiéndolas y dejándolas repetidas veces, encontrando que aventaja grandemente a todas las marcas, excepto en el arranque y aceleración. Es más rápido, suave, fuerte y más flexible, que lo que esperábamos».



SENSACIONALES CARRERAS EN MOTOCICLETA EN LA PISTA MINIATURA DEL PALACIO DE CRISTAL.—Las segundas carreras organizadas en Londres para esta pista resultaron de una popularidad sin precedente. Más de 130 competidores se inscribieron, y un público de más de 15.000 almas presenció un espectáculo realmente notable. Fué tan extenso el programa, que algunos de sus números quedaron diferidos para el segundo concurso.

G. A. Norchi, tripulando una motocicleta «346 Coventry Eagle» con su cochecito lateral y que ganó la copa Epsom, se ve en nuestra fotografía dando vuelta en una de las curvas más pronunciadas de la pista, de manera muy sensacional. Estableció un record de dos minutos seis segundos en la pista.

Método sencillo de recuperar el aceite sucio y viejo de la caja del cigüeñal

El tremendo desperdicio de materiales útiles que constantemente se sufre en todas partes por tirar el aceite que se saca de las cajas de los cigüeñales, ha llamado siempre notablemente la atención de todos los propietarios de automóviles. En los garajes de las grandes ciudades, estos desperdicios son en la actualidad enteramente inútiles, y en las ciudades de los Estados Unidos son todavía algo mucho peor, porque los reglamentos prohiben que se tiren a los caños del drenaje, convirtiéndose así en un verdadero estorbo en manos de los propietarios de los garajes.

Con el interés tan grande que en general ha despertado este problema durante los últimos años, y con el perfeccionamiento y empleo de numerosos purificadores de aceite, el total de este desperdicio se está reduciendo considerablemente.

El ingeniero C. D. Miller, del Instituto Politécnico de Alabama, tuvo la buena suerte de idear un procedimiento para la recuperación de los desperdicios, que es sencillo, barato y eficaz, y que tiene, además, la ventaja de poderse utilizar para el objeto en muy pequeña o en muy grande escala, según se requiera. El procedimiento parece adaptarse a una aplicación tan general, que hasta la última gota de aceite que se extrae de las cajas de los cigüeñales puede economizarse y volverse a un estado de utilidad exactamente igual que si se tratara de un aceite nuevo. Si es o no







MADRID

Unicos concesionarios para España y Marruecos de la DAIMLER-BENZ S. A.

Fábricas de coches de turismo: **Stuttgart-Untertuerkheim y Mannheim.**
Fábricas de coches industriales: **Gaggenau y Berlin-Marienfelde.**
Fábrica de carrocerias: **Sindelfingen.**

Coches de turismo: "MERCEDES-BENZ"

Camiones, camionetas, ómnibus, camiones especiales, tractores, automóviles de incendios, motores marinos etc.

DAIMLER-BENZ

Exposición, venta de coches y oficina central:
Avenida del Conde Peñalver, 25. –Teléfono 13.582

Depósito y venta de coches y de piezas de recambio:
Miguel Angel, 31.–Tlf.º 30.147

Talleres Mecánicos MERCEDES-BENZ para reparación de coches:
Fernando Soldevilla, 2.–Tlf.º 33.490

Sucursal en BARCELONA: **Mercedes Española S. A.,** Rambla de Cataluña, 135

MOTOCICLETAS INGLESAS







Con equipo eléctrico, cambio de velocidades, embrague, puesta en marcha, engrase automático, transmisión por cadena, etc.

Desde 1.150 pesetas

Aceite CASTROL

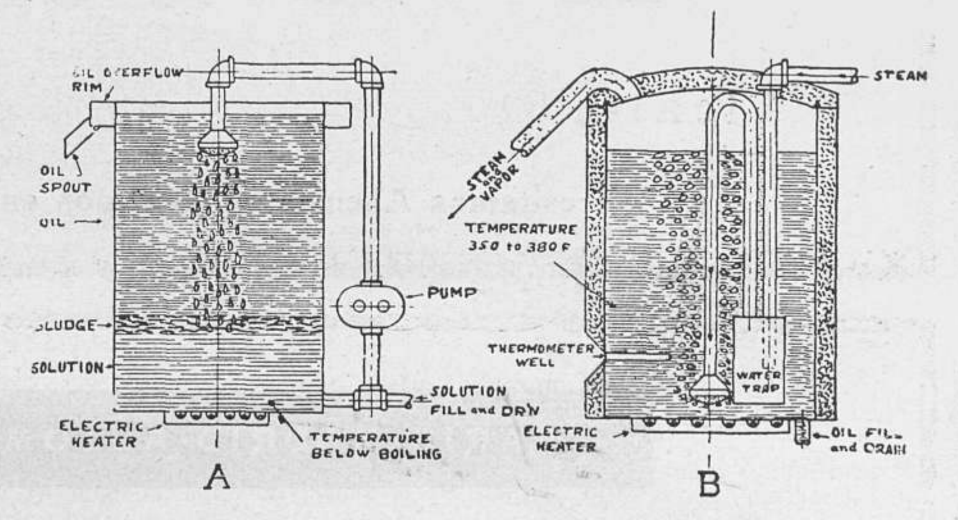
Princesa, 14 **MADRID**

exacta esta apreciación del procedimiento, nuestros lectores serán los jueces, y los resultados que obtengan serán los que determinen y decidan.

Como preliminar de la descripción del nuevo procedimiento, es de interés hacer notar brevemente un procedimiento antiguo, que sirvió de base para el perfeccionamiento del presente. En vista de que este procedimiento antiguo parece haber tenido su origen en la Compañía Constructora de Motores La Vergne, puede designarse con el nombre de «procedimiento de La Vergne». En algunos casos se ha empleado con magníficos resultados, en tanto que en otros ha sido un fracaso completo. Con el aceite procedente de los aeroplanos del ejército americano, se ha utilizado con muy buen éxito, aparentemente a causa de la calidad que se especifica y material diluyente que absorbe al usarse.

En el nuevo procedimiento, que pasamos a describir a continuación, las substancias sólidas y la gasolina o combustible del motor absorbido, se retiran en dos operaciones distintas. Se evita la dificultad de la emulsificación, y la gasolina se retira por completo, de manera que el aceite se vuelve enteramente a su cuerpo primitivo como aceite nuevo. Las dificultades mencionadas en el tratamiento del aceite que se obtiene ordinariamente de las cajas de los cigüeñales, se vencen por completo. La primera operación consiste en la eliminación de las substancias sólidas por medio de un lavado químico y de un asentamiento. La segunda consiste en retirar la gasolina absorbida por medio de la producción de vapor a una temperatura relativamente alta.

El tratamiento eficaz de un aceite que tenga una fuerte tendencia a emulsificarse, depende del descubrimiento hecho de que la emulsificación del aceite con la solución empleada en el tratamiento no se produce mientras no haya contacto entre los dos en una superficie líquida libre, como cuando hay burbujas de vapor o de aire que atraviesan los líquidos mezclados. El contacto necesario para obtener el efecto coagulante se consigue introduciendo la solución empleada en el tratamiento, por debajo de la superficie del aceite en una corriente interrumpida, en el centro del tanque dedicado al tratamiento. La solución desciende al través del aceite, asentándose en el fondo, de donde se retira tan pronto como entra, para regresarse a la parte superior y para volver a pasar



Cómo el aceite limpio se separa de las substancias sólidas y de la solución empleada para el lavado.

"A" es el tanque de lavado, en el que el aceite se somete al tratamiento y se separa de sus impurezas sólidas. "B" es el tanque de vapor, en el que la gasolina absorbida se extrae del aceite caliente por medio de vapor.

TRADUCCION DE LAS LEYENDAS DEL GRABADO:

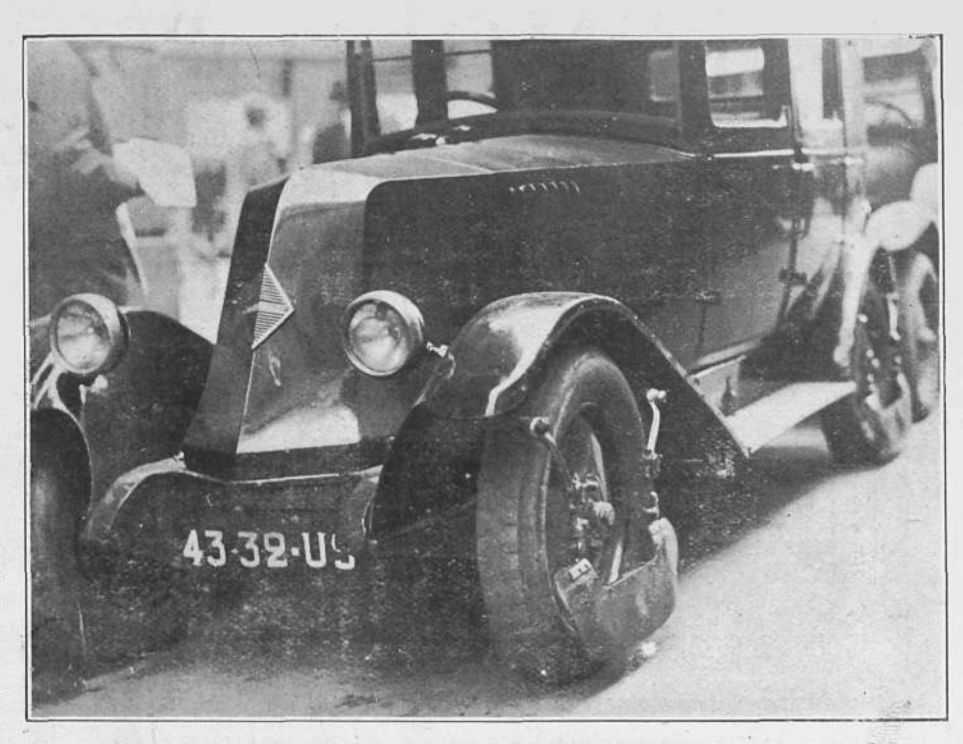
Oil overflow.—Derrame del aceite. Rim.—Reborde del tanque. Oil spout.—Canal para el aceite. Oil.— Aceite. Sludge.—Lodo. Solution.—Solución. Electric heater.—Calentador Eléctrico. Pump.—Bomba. Solution.—Solución. Fill and Dr'n.—Para llenar y vaciar. Temperature below boiling.—Temperatura inferior a la de ebullición. Steam and vapor.—Vapor. Steam.—Vapor. Temperature 35° to 38° F.—Temperatura, 35 a 38 grados F. Thermometer well.—Cavidad para el termómetro. Electric heater.—Calentador Eléctrico. Water trap.—Trampa para el agua. Oil fill and drain.—Para llenar y vaciar el aceite.

otra vez por el aceite. Esto produce una circulación del aceite, en dirección descendente en el centro y ascendente alrededor de la parte exterior, de manera que toda la masa del aceite se pone en contacto con la solución. Hay también la tendencia de dejar el material sólido coagulado en el fondo del aceite en esta circulación, a causa del movimiento relativamente lento de las partes exteriores, donde el aceite tiene un movimiento ascendente. Los líquidos se calientan antes de que se dé principio al lavado, y se conservan calientes no sólo durante el lavado, sino bastante tiempo después para permitir que las materias sólidas se asienten mientras el aceite está delgado, como sucede mientras se conserva caliente.

Esta parte del procedimiento se ve ilustrada en el diagrama que acompañamos. A es un calentador eléctrico que tiene por objeto calentar el contenido del tanque; se ve una bomba de engranes para conducir la solución del fondo hasta la boca de descarga que está en la parte superior, de donde desciende al través del aceite en un chorro interrumpido. Después del tratamiento y del asentamiento, se hace pasar agua por la parte inferior para llevarse el aceite ya limpio, que pasa por encima del reborde superior del tanque y va a dar a la parte anular marcada con las palabras «reborde para el derrame del aceite». Este se encuentra abierto en la parte alta, lo mismo que el tanque, permitiendo que el aceite pase y que se tenga un acceso fácil y manera de inspeccionar el aceite al ir pasando. Del reborde de derrame, un tubo o canal descarga el aceite en una vasija receptora. El lodo se retira mejor por medio de inmersión, después de haber retirado hasta la última gota del aceite. Por ser espeso y de difícil y lenta salida, se evita mucha molestia en la limpieza, evitando que el lodo se ponga en contacto con el reborde de derrame hasta donde sea posible. Es conveniente hacer los arreglos necesarios para recoger el chorro del aceite en una vasija separada tan pronto como se presente la menor partícula de lodo, de manera que el aceite previamente descargado se conserve enteramente limpio.

En el diagrama la letra B representa el aparato empleado para eliminar los constituyentes semejantes a kerosina que contiene la gasolina y que han sido absorbidos por el aceite. La separación de estos constituyentes, conocidos con el nombre de «ingredientes pesados» de la gasolina, termina la recuperación del aceite. Este se calienta hasta una temperatura de 350 a 380 grados, Fahrenheit, y desde el momento en que se halla unos cuantos grados por encima de la temperatura de ebullición del agua, se le hace pa-

sar una corriente de vapor. Cualquier cantidad de agua que sea transportada con el vapor se queda en la trampa del agua, y el vapor se recalienta al mismo tiempo a la temperatura del aceite. La temperatura exacta a que debe elevarse el aceite depende de su clase y del cuerpo que desee obtener en el aceite recuperado, aumentando el cuerpo a medida que se eleva la temperatura. Cuando el aceite ha llegado a la temperatura adecuada, se apaga el fuego, se cierra el paso del vapor y se deja enfriar el aceite, estando ya entonces listo para volverse a usar. Debe tenerse cuidado de no quitar el calor del generador de vapor sin admitir la entrada del aire al tubo de vapor que conduce al tanque del aceite, pues de lo contrario, la condensación del vapor en el interior del generador, hará que el aceite pase a la trampa del agua y al generador de vapor. Con este procedimiento se recuperan tres litros o más del buen aceite de cuatro litros del aceite viejo ordinario retirado de la caja del cigüeñal.



Desde el 20 de Noviembre los autos que circulan por París provistos de dispositivos especiales para evitar salpicaduras de barro a los peatones. Uno de los modelos adoptados puede verse en la presente fotografía. *Foto* Orrios.

Pruebas en Brooklands

Recientemente se celebró en Brooklands la clásica carrera de las 200 millas de «Junior Car Club», reservada, según su fórmula habitual, a las clases 1.100 c. c. y 1.500 c. c.

El recorrido había sido habilitado en la misma forma que para el Gran Premio de Inglaterra, o sea con la pista atravesada por barreras de arena que obligan a los participantes, a ocho virajes en cada vuelta, sometiéndo los frenos a dura prueba.

Los participantes no fueron muchos, pero sí de calidad, repartidos en la siguiente forma: Clase 1.500 c. c.: M. Campbell (Bugatti), Eyston (Bugatti), John (Alvis), Purdy (Thomas), Dykes (Alvis), Le Givine (Gwille), Cottenham (Albis).

Clase 1.100 c. c.: Casse (Salmson), Morel (Amilcari, Balls (Amilcar), Martín (Amilcar).

Desde el principio se manifestó la superioridad de los Bugatti en 1.500 c. c. y los Amilcar en 1.100 c. c. En la vuelta 20, Campbell marchaba en cabeza seguido de Eyston y John, en tercer puesto, mientras que en litro cien iban primero Morel, segundo Balls y tercero, Casse, que había logrado pasar a Martín.

La lucha prosigue animada por la bella velocidad de los Amilcar, que talonean a los Bugatti.

En la vuelta 30, Eyston ha tomado la delantera a Campbell, mientras John se ve obligado, antes, al abandono y el Gwille tiene que abandonar por haberse incendiado en un viraje. En 1.100, Martín ha recuperado el tercer puesto.

En la vuelta 35 Eyston tiene que abandonar y Campbell recobra el primer puesto.

Los Amilcar continúan taloneando a Campbell y, por tal motivo, la carrera se hace apasionante.

En la vuelta 50, el Alvis de Cottenham abandona y luego, la carrera se desliza ya sin incidentes y perdiendo algo de interés la lucha, pues los Amilcar, deseosos de clasificarse completos, moderan algo el tren y Campbell triunfa sin ser inquietado en las últimas vueltas.

La clasificación fué:

1.500 c. c.:

1, Malcolm Campbell (Bugatti), en 2 h. 38 m. 13 s. (promedio: 122,060 kilómetros).

1.100 c. c.:

1, Morel (Amilcar Pneus Dunlop), en 2 h. 41 m. (promedio: 115,809 kilómetros.

2, Balls (Amilcar), 2 h. 44 m. 15 s.

3, Martín (Amilcar), 2 h. 50 m.

El bello sexo al volante

Aquí en España, son muy pocas las mujeres que se han decidido a salir del mero hecho de guiar un automóvil para salir de paseo pero en el extranjero las hay decididas y con un poco más reconocimiento de su aptitud, por nuetra parte, no hay duda ninguna de que en algunas de ellas «hay madera».

Después de la prueba tan brillante y la posición en que quedó Miss May Cunliffe en la carrera del año pasado en Shelsley Walsh, obteniendo el tercer lugar, y Miss Ivy Cummings a la cabeza, en la carrera del Gran Premio Internacional de Boulogne, parece extraordinario que todavía existan algunos Clubs motoristas, como en Inglaterra, que prohiben a las señoras competir en pruebas de carretera o velocidad. No comprendemos por qué la mujer pueda ser más peligrosa guiando que el hombre, siempre que aquélla, como éste, tenga los instintos necesarios, puesto que está probado que si existe perfección de facultades, por su modo de ser y su vida más sana, la mujer lleva ventaja y es bien conocido que puesta a la prueba ella es tan serena como el hombre en todas las dificultades y riesgos.

Viaje de turismo en el continente europeo

Algunos repreentantes de la Asociación Automovilista de Inglaterra han completado un viaje de inspección por más de 30.000 millas de rutas en diez y ocho países de Europa, con vistas de estudiar las condiciones y estados de carreteras. En consecuencia, se están preparando toda clase de datos, que facilitarán y servirán de muchísimo interés a todo motorista que desee hacer excursiones largas por el extranjero. La inspección ha encontrado un progreso substancia y seguro, aunque lento, en materia de carreteras y hoteles, y un deseo especial por parte de cada nación en promover el turismo con intensidad como único procedimiento para que vean aliciente en hacer mejoras y paulatinamente poder ofrecer mayores ventajas de hospitalidad y comodidades.

Esta Asociación inglesa, digna de elogio por sus iniciativas en bien del motorista, no descansa, y trata de obtener toda clase de facilidades, hasta el punto de que con un pase de la Asociación pueden cruzar los motoristas todas las fronteras sin impedimento, mientras que con un pase de viajes internacionales les evita la necesidad de cumplir con los requisitos de licencia y matrículas de cada país.

Imp. de C. Vallinas, Luisa Fernanda, 5 Madrid.

Nueva junta directiva de la Asociación Nacional de Importadores de automóviles

En la Junta General celebrada el día 28 del pasado por esta importante entidad oficial, entre otros asuntos, se procedió a la renovación de cargos de su junta Directiva, que quedó constituída de la forma siguiente:

Presidente Honorario: Sr. Conde de Patilla.

Presidente efectivo: D. Alváro de Loma.

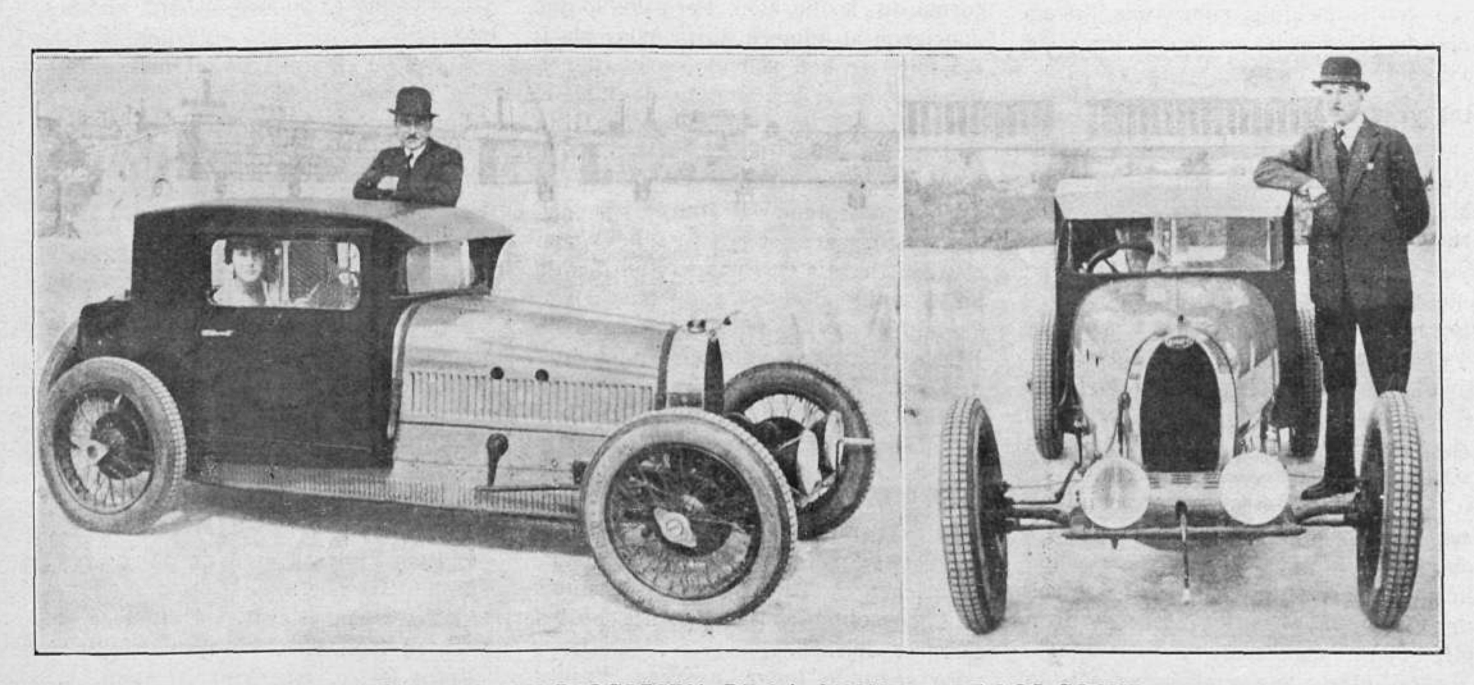
Tesorero: D. Luis Gómez Bea.

Contador: D. Miguel Ortiz.

Vocales: D. José Ibarrola; D. James M. Nahon; D. Aurelio Rodríguez Bruna; D. Pedro Houcke y D. Ramón Castellá.

Por asuntos particulares presentó la dimisión del cargo de Presidente, el Sr. Conde de Patilla, que ostentaba dicho cargo desde la fundación de la A. N. I. A. siendo aceptada con gran sentimiento por la Junta General, que como prueba de afecto acordó por unanimidad nombrarle Presidente de Honor.

Para el cargo de Presidente efectivo fué designado por aclamación D. Alvaro de Loma.



LA DISMINUCION PROGRESIVA DE LA ANCHURA DE LOS COCHES

Esta pequeña conducción interior dos plazas Bugatti de 1 m. 45, de anchura puede hacer 140 a la hora. — La carroceria en aluminio no pesa nada más que 100 kilos. El chassis (motor 1.500 c. c. 4 cilindros) no rebasa de peso 500 kilos.



AUTOMOVILISMO

La Targa Florio 1928.

La célebre carrera italiana Targa Florio se disputará en 1928, como los últimos años sobre el circuito de las Madonias en Sicilia.

La prueba se correrá el día 6 de mayo y en ella podrán participar vehículos de 1.100 c. c., 1.500 c. c., 2, 3, 5, 6 y 8 litros de cilindrada.

El primer premio de la clasificación general ascenderá a 100.000 liras; el segundo a 20.000 liras y el tercero a 10.000 liras. El primer clasificado de cada categoría ganará 15.000 liras; el segundo 10.000 liras, y el tercero liras 5.000.

Entre premios y primas se adjudicarán hasta un total de 400.000 liras.

El Gran Premio de Europa.

El Gran Premio de Europa para el próximo año, será organizado por el Real Automóvil Club de la Gran Bretaña, el que se correrá, en el autódromo de Brooklands, sobre una distancia de 387 millas, es decir, unos 600 kilómetros.

Los grandes premios de Francia.

La Comisión Sportiva del A. C. de Francia, ha decidido reunir en Comisión consultiva a los constructores para conocer su opinion sobre los Grandes Premios de Francia.

A continuación reproducimos la carta que les ha remitido a tal efecto.

«*Tenemos el honor de informarles* que la Comisión Sportiva del A. C. de F. inicia los trabajos preparatorios del «Gran Premio del A. C. F.» y de la «Copa de la Comisión Sportiva».

Deseando organizar carreras interesantes para el público y que pongan en relieve la clase de la construcción nacional, les estaríamos muy agradecidos si nos dieran su opinión sobre dichas manifestaciones.

A tal efecto les suplicamos asistan a la reunión consultiva de constructores que tendrá lugar el día 22 de noviembre en el Automóvil Club de Francia.

Para que puedan estudiar útilmente la cuestión antes de la reunión, les recordamos que la fórmula del Gran Premio del A. C. F., 1928 es la siguiente:

Peso mínimo del vehículo: 550 kilogramos.

Peso máximo del vehículo: 750 kilogramos.

Por lo que concierne a la Copa de la Comisión Sportiva le recordamos que el reglamento de 1927 admitía vehículos de todas las clases y categorías sin limitación de pesos ni cilindrada. La cantidad total de gasolina y aceite acordada a cada coche estaba fijada a 11 kilos por 100 kilómetros de recorrido.

Esperamos recibir su opinión sobre estas carreras».

El campeonato automóvil del Mundo.

El reglamento para el campeonato del Mundo 1928 continúa igual que los precedentes por lo que se refiere a la forma de clasificación. Pero por lo que concierne al número de pruebas clasificadoras se han sumado, a las que figuraban en el reglamento de 1927, el Gran Premio de Bélgica y el Gran Premio de Alemania.

Para tener derecho a la clasificación en el Campeotano del Mundo las marcas concurrentes deberán participar en el Gran Premio de Europa y en dos de los Grandes Premios siguientes: Gran Premio de Alemania, Gran Premio de Bélgica, Gran Premio de Indianópolis, Gran Premio de Francia, Gran Premio de España, Gran Premio de Inglaterra y Gran Premio de Italia.

Paolo, campeón de América.

Peter Paolo ha sido declarado campeón de América por la Asociación Americana de Automivilistas, después de haber obtenido 1.440 puntos en las carreras del año.

En segundo lugar aparece Frantz Lockart, con 1.050 puntos.

En tercer puesto, Jorge Sounder, con 1.000 puntos, y, por último, Harris Hartz.

Sin embargo, el que ha ganado más dinero durante el año ha sido Lockart, que ha ganado 43.110 dólares.

En el Autódromo de Brooklands.

En el autódromo de Brooklands ha tenido lugar una reunión, con pruebas de velocidad, a beneficio del Hospital de Weybridge, con estos resultados:

Handicap de cinco millas y media:

1, Evston (Bugatti), scrath (a 176 kilómetros).

2, Nash (Frazer Nash).

3, Duller (Riley).

Primer handicap de ocho millas:

1, Taylor (Talbot), *scratch* (a 156 kilómetros).

2, Benjafield (Salmson), a 25 metros.

3, Stedall (H. N. T.).

Segundo handicap de ocho millas:

1. Frazer-Nash (Frazer-Nash), a 158 kilómetros.

2, Duller (Riley).

3, Campbell (Bugatti).

Handicap de ocho millas y media:

1, Purdhy (Thomas), a 172 kilómetros.

2, Eyston (Bugatti), a 50 metros.

3, Benjafield (Salmson).

Handicap de cinco millas y media:

1, Campbell (Bugatti), a 162 kilómetros y medio.

2, Cobb (Thomas).

3, Dunhee (Daimler).

Carrera Cuesta de «L'Hopital».

Organizada por el Auto Moto Club Aixós, *se ha celebrado esta clásica* prueba en cuesta, en un recorrido de dos kilómetros.

Un público inmenso presenció la ascensión, que se verificó con tiempo magnífico, con estos resultados:

Motos 175 c. c.:

1, René (Raval), en 1 m. 56 s.

Motos 250 c. c.:

1, Piscaglia (Raval) et Chavernac (X...), en 1 m. 42 s. 3-5.

Motos 350 c. c.:

1, Rolland (Terrot), en 1 m. 25 s. 4-5 (record).

Motos 500 c. c.:

1, Rolland (Terrot), en 1 m. 21 s. 4-5 (record).

Motos 750 c. c.:

1, Edwards (Magnat-Debon), en 1 m. 38 s. 3-5 (record).

Sidecars 1.000 c. c.:

1, Luporci (A. J. S.), en 1 m. 47 s. 2-5 (record).

Cyclecars 350 c. c.:

1, Amor (New-Map), en 2 m. 2 s.

Coches sport 1.100 c. c.:

1, Jourdan (Salmson), en 1 m. 35 s. (record).

Coches carreras 1.100:

1, Cavasse (Olive), en 2 m. 11 s. 1-5.

Coches carreras 1.500 c. c.:

1, Ch. Giraud (Bugatti), en 1 m. 42 segundos 3-5.

Coches carreras dos litros:

1, Bret (Bugatti), en 1 m. 21 s. (record general), a 88,888 kilómetros.

Coches carreras tres litros:

1, Sauvaire (Chenard-Walcker), en 2 minutos, 11 s. 4-5.

El Autódromo de Indianópolis ha sido traspasado.

El Autódromo de Indianópolis, el más viejo de los Estados Unidos, ha cambiado de propietario. La venta ha sido hecha a una nueva sociedad por valor de un millón de dólares.

En Indianópolis sólo se organiza al año una carrera de las clásicas 500 millas, pero el prestigio de ella es tanto y el beneficio que acostumbra a proporcionar es tal, que puede explicar el referido precio de venta.

La carrera en Cuesta de L'Hopital.

En Aix-en Provence se ha disputado la carrera en cuesta de l'Hopital que se corre sobre 2 kilómetros.

Un día delicioso favoreció la prueba que alcanzó un éxito completo de público y de resultados. El record general de la prueba que pertenecía a Rolland (con moto Terrot en 1 m. 26 segundos 1-5) fué batido dos veces por el propio corredor Rolland sobre moto Terrot, 350 y 500 c. c. y por Bret sobre «Bugatti».

Bret realilzó el mejor tiempo del día dejando establecido el nuevo record en 1 m. 21 s.

Los resultados de la prueba fueron los siguientes:

Motos 175 c. c.:

1, René (Ravat), 1 m. 56 s.

2, Mouroux (Le Grimpeur), 2 m. 45 segundos 1-5.

Motos 250 c. c.:

1, Piscaglia (Raval).

2, Chavernac (X), 1 m. 42 s. 3-5.

3, Bourbaille (New-Map), 1 m. 49 segundos 3-5.

4, Mistral (Terrot), 1 m. 52 s. 4-5.

5, Duc (Motosacoche), 1 m. 55 s. 1-5.

Motos 350 c. c.:

1, Rolland (Terrot), 1 m. 25 s. 4-5 (record).

2, Edwards (Magnat-Debon), 1 minuto 41 s.

Motos 500 c. c.:

1, Rolland (Terrot), 1 m. 21 s. 4-5 (record).

Motos 750 c. c.:

1, Edwards (Magnat-Debon), 1 minuto 38 s. 3-5 (record).

2, Olive (Terrot), 1 m. 45 s. 3-5.

Sidecars 1.000 c. c.:

1, Luporci (A. J. S.).

Cyclecars 350 c. c.:

1, Amor (New-Map), 1 m. 47 s. 2-5 (record).

Coches sport 1.100 c. c.:

1, Jourdan (Salmson), 1 m. 35 segundos (record).

2, X (X), 2 m. 20 s. 2-5.

Coches carreras 1.100 c. c.:

1, Cavasse (Olive), 2 m. 11 s. 1-5.

Coches carreras 1.500 c. c.:

1, Ch. Giraud (Bugatti), 1 m. 42 segundos 3-5.

Coches carreras 2 litros.

1, Bret (Bugatti), 1 m. 21 s. (mejor tiempo del día, record absoluto batido), a 88 kilómetros 888 metros.

Coches carreras 3 litros.

1, Sauvaire (Chenard-Walcker), 2 minutos 11 s. 4-5.

COMERCIALES

Salones de Automóviles.

El de Holanda.—El Salón de Amsterdam tendrá lugar del 20 al 29 del próximo enero.

El de Suiza.—Del 16 al 25 de marzo tendrá lugar el V Salón del Automóvil de Ginebra (Suiza), organizado por las Cámaras Sindicales Suizas de la Industria y el Comercio del Automóvil.

Esta Exposición contendrá:

1.° Vehículos automóviles y chassis completos.

2.° Automóviles para el transporte de personal y vehículos industriales.

3.° Carrocerías.

4.° Máquinas con motores para usos agrícolas e industriales, motores de aeroplanos y marinos.

5.° Motocicletas y ciclos.

6.° Accesorios y piezas.

7.° Ruedas y bandajes.

El comercio del automóvil en Francia durante los nueve primeros meses del corriente año.

El noveno mes del corriente año ha sido menos favorable a las transacciones comerciales de automóviles de la vecina nación. Por una parte las importaciones de coches han sido ligeramente aumentadas en comparación con el mes precedente, por otra parte las exportaciones han sufrido una disminución, en comparación igualmente con el mes anterior.

Por primera vez, en el año 1927, las exportaciones acusan una disminución sobre las del año precedente.

Importaciones.

Durante los nueve primeros meses de este año las importaciones de vehículos automóviles y piezas sueltas han alcanzado un peso de 59.055 quintales contra 149.221 quintales durante el período correspondiente al año anterior. El año 1927 presenta pues, una disminución de 90.166 quintales sobre el año 1926, o sea el 60 por 100. Si se parte de la base de que, hasta fin de agosto la disminución de las importaciones era del 61 por 100, se ve que en el curso del noveno mes, las entradas han sido aumentadas ligeramente.

Los principales exportadores a Francia durante los nueve primeros meses del año han sido; Italia, con 2.310 vehículos; Estados Unidos, con 833; U. E. Belga-Luxemburgués, 365; Inglaterra, 106; Alemania, 21; Suiza, 16; España, 13, etc.

Exportaciones.

Las exportaciones han sido de 735.061 quintales durante los nueve primeros meses del año contra 744.455 quintales durante el período correspondiente del año anterior. El año 1927 presenta, pues, una disminución de 9.394 quintales sobre el año 1926 ó sea el 1 por 100.

Los mejores clientes de Francia, durante los nueve primeros meses del año en curso, han sido: España, con 6.118 vehículos; Argelia, 4.826; Inglaterra, 4.733; U. E. Belga-Luxemburgués, 3.932; Suiza, 3.353; Indochina 1.528; Marruecos, 1.417; Alemania, 1.312; Holanda, 1.145; Túnez, 882; Polonia, 587; Argentina, 516; Checoeslovaquia, 489; A. O. F., 469; Italia, 415; Portugal, 387; Madagascar, 299; Brasil, 187; Estados Unidos, 181; Grecia, 177; Serbia, 174; Suecia, 143; Japón, 139, etc., etc.

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE NOVIEMBRE

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
24828	Citroen	Isabel He reros	Sta. Brígida, 6
24829	Idem	Victorio Cireza	Palma, 56
24830	Idem	Mariano Sánchez	Alcalá, 108
24831	Idem	Félix Alvira	Angel, 6
24832	Fiat	C.ª N Abastecimiento	Mayor, 4
24833	Renault	Julio Pérez Torres	Ríos Rosas, 26
24834	Idem	Mariano de Lá aro	Esparteros, 4
24835	Chenard	Fernándo Sánchez	Argensola, 19
24836	Chevrolet	Felipe Juárez	Tetuán
24837	Rio (c.)	Victoriano Gómez	Espíritu Sto., 29
24838	Fiat	Marqués del Bay	S. Bernardo, 74
24839	Chevrolet	Ricardo Labidga	A. R. Victoria
24840	Erskine	Fernando Darhington	V. de la Vega, 10
24841	Fiat	Adriano Fernández	Segovia
24842	Rolls	José M.ª Jardon	Velázquez, 76
24843	Rickembaker	María Luisa Moreno	Jorge Juan, 28
24844	Elcar	Saturnino Pérez	Alcalá Henares
24845	Berliet	Tomás Prada	Guindalera
24846	Laffly (c.)	Guillermo Bereuyi	Olózaga, 13
24847	Citroen	Fernando Miguel	Almagro, 38
24848	Ford	Ignacio Alvarez	Apodaca, 9
24849	Chevrolet	Victoriano Ontalba	Toledo
24850	Oldsmobile	Jaime R. Pon	F. de los Ríos, 26
24851	Bugatti	Andrés Muñoz	Cruz, 43
24852	Mercedes (c.)	Calleja Muñoz C.ª	Burgos
24853	Citroen	Felipe Manzanedo	Mediodía Grande, 6
24854	Chevrolet	Migel G. Pedrezuela	Castelló 10
24855	Chrysler	José Gómez Mesa	M. Molina, 92
24856	F. N. (m.)	Marcelino Estremesa	Verónica, 5
24857	Chevrolet	Jaime Díaz	Dr. Esquerdo
24858	Citroen	Angel Camarero	Fúcar, 20
24859	Idem	Jaime Aguirre	Dr. Castelo, 24
24860	Idem	Idem	Idem
24861	Idem	Idem	Idem
24862	Idem	Idem	Idem
24863	Idem	Idem	Idem
24864	Citroen	Julio Estremera	Villar Prado
24865	Ford	Patricio Colmenarejo	Dr. Pastor, 12
24866	Citroen	Rosario Gómez	F Rodríguez, 16
24867	Erskine	Alberto Madariaga	P. Vergara 26
24868	Citroen	Valeriano Reillo	R. Pinilla, 6
24869	Fiat	Alfonso López	Saavedra, 11
24870	Renault	Ginés Navarro	Floridablanca, 3
24871	Citroen	María Aragón	Almirante, 15
24872	Buick	Ubaldo Arregui	Barquillo, 6
24873	Renault	Román G. Herrero	Santa Isabel, 30
24874	Lancia (c.)	Luis Hernandez	Fuenlabrada
24875	Unic	G. Pereanton	C. S Domingo, 1
24876	Scott (m.)	Valentín Salgado	Jaén, 9
24877	Citroen	Florentino Prieto	F de la Hoz, 67
24878	Renault	María Teresa López	C. S Jerónimo, 45
24879	Triump (m.)	Conde y Esquerda	Hermosilla, 29
24880	Hupmobile	Mariano Benavente	Villarejo
24881	Panhard	Octavio Alvarez	P. A. Martínez, 5
24882		Rafael Caro	
24883	Citroen	Luis Morenes	Rey Francisco, 8
24884	Idem	Luis Ortiz	Algete
24885	Issotta	Marquesa de Torralba	M. Angel, 25
24886	Berlier	José Junquet	Dr. Castelo, 23
24887	Rochet	Rafael A Scotti	Velázquez, 11
24888	Citroen	C. Aeronáuticas S. A.	Arlaban, 7
24889	Idem	Nemesio Azcora	Hermosilla, 24
24890	Chevrolet	Fermín Corral	Canal Isabel II, 6
24891	Citroen	Marqués de Castelar	Zurbano, 54
24892	Triump (m.)	Antonio Jerez	Preciados, 37
24893	Citroen	Joaquín Rodríguez	Hotel Palace
24894	Idem	Pedro González	G. Arrando, 21
24895	Idem	Manuel Herran	S. Bernardo, 46
24896	Idem	Nicolás Maya	C. Latorre, 21
24897	Buick	Standart Eléctrica	R. de Prado, 5
24898	Issotta	Marqués de Bay	M. Leonardo 74
24899	Triump (m)	Luis Heredia	Princesa, 53
24900	Nash	Cipriano Mardomingo	Atocha, 87
24901	Amilcar	Manuel Monjardín	C. Coello, 26
24902	Willys	Juan B. Topete	Lista, 5
24903	Citroen	Marqués de Argüeso	F. El Santo, 22
24904	Mathis	Tirso Abril	Toledo
24905	Buick	Manuel Moral	Peñuelas, 46
24906	Idem	Juan Nogueras	C. Coello, 28
24907	Chevrolet	Pedro Solé	C. Duque, 17
24908	Buick	Carlos Beyarel	M. Valdeigle., 1
24909	Chevrolet	Miguel Herranz	Juan de Austria
24910	Citroen	Vicente Moreno	Segovia, 5
24911	Fiat	José Meléndez	Piamonte
24912	Citroen	Gerardo Recio	M. Pelayo, 25
24913	Lancia	Joaquín Romero	Alcaudete
24914	Citroen	Policarpo Gómez	Navacerrada 16
24915	Chrysler	Víctor Urrutia	Serrano, 48
24916	Citroen	Antonia Pérez	Dr. Fourquet 4
24917	Idem	Rafael Mula	P. Toros, 24
24918	F. N. (m.)	Celestino Sanz	Caños, 8
24919	Rio	Francisco Jiménez	Morata Tajuña
24920	Chevrolet	José García	A Duran. 24
24921	Harley (m.)	Gaspar Herranz	Serrano, 6
24922	Citroen	Juan Gómez	R Curtidores 13
24923	Idem	Miguel Lumbreras	Dulcinea, 3
24924	Idem	Demetrio Salazar	Castelló 108
24925	Chiribiri	Enrique Martínez	Leganitos, 12
24926	Donett	Pascual Toledo	Molina Aragón
24927	Paige	Carlos Corsini	N. Balboa, 13
24928	Auburn	Manuel de Barrio	Goya, 78
24929	Citroen	Angel Domínguez	M Villamagna 2
24930	Triump (m.)	José Cebrián	D.ª Urraca, 18
24931	Citroen	Alfonso Gómez	Gaztambide, 8
24932	Oldsmobile	Alfred C. Eched	Pí Margall, 5
24933	Chenard	Francisco González	H Barazal
24934	Dion Bouton	Adrián Piera	S. Engracia 125
24935	Chevrolet	Forcat S. A.	P. Gracia, 56
24936	Automoto (m)	Bienvenido Sánchez	Vergara, 1
24937	Erskine	Juan Lóriga	Palacio Real
24938	Citroen	Isidoro Domínguez	Lista, 62
24939	Idem	Antonio Sánchez	Oropesa (Tol.)
24940	Idem	Idem	Idem
24941	Idem	Saturnino Corisa	Idem
24942	Idem	Patricio Lamuzet	Hotel Florida
24943	Idem	Tomás Badals	Los Madrazo, 7
24944	Idem	Ignacio Arvilla	Castelló, 34
24945	Chevrolet	Segundo Mayayo	B. Murillo, 79
24946	Idem	Idem	Idem
24947	Hudson	Carmen Levisson	Lista, 32
24948	Ford	Llorente y Lobato	P. del Sol, 10
24949	Broockway	Enrique Trauman	F. El Santo, 24
24950	Chrysler	Conde de Adanero	Sta. Engracia, 7
24951	Chenard	Eladia Estévez	Génova, 11
24952	Citroen	Lorenzo Acero	C. Coello, 17
24953	Lincoln	Marqués Montortal	Castellana, 40
24954	Citroen	Tomás Almedralejo	Valverde, 48
24955	Itala	Estanislao García	Olid, 3
24956	Buick	María Richardson	Lista, 32
24957	Minerva	Ernesto Botella	Mayor, 18
24958	Ford	Antonio Ruiz	Luna, 27
24959	Id m	Nicanor Sosa	Sevilla
24960	Citroen	Julio Alguacil	Teruel, 43
24961	Velocette (m)	Luis Gómez	S. M. Cabeza, 2
24962	Citroen	Nicolás de la Morena	Galileo, 12
24963	Alcyon (m)	Manuel del Río	Recoletos, 6
24964	Hispano (c.)	Parque Guardia Civil	Madrid
24965	Idem	Idem	Idem

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
24966	Hispano (c.)	Parque Guardia Civil	Madrid
24967	Idem	Idem	Idem
24968	Idem	Idem	Idem
24969	Hispano	P. General Guardia Civil	Madrid
24970	Velocette (m.)	Jesús Ruiz	Fuentes, 11
24971	Chevrolet (c.)	Francisco Gómez	Cercedilla
24972	Jordan	Cristobal Duran	Torrijos, 33
24973	Hotchkis	Roberto de Carlos	Villanueva, 12
24974	Chevrolet	José Rodríguez	Montera, 21
24975	Fiat	Sandalio Vargas	Valdés, 44
24976	Buick	Manuel Fuentes	Alcalá, 62
24977	Chrysler	Antonio Urquijo	Castellana, 51
24978	Saurer (c.)	Ladrillos Valderribas	Recoletos, 10
24979	Idem	Idem	Idem
24980	Mathis	Ricardo V. Arche	Fuentes, 12
24981	Packard	Canal Isabel II	Alarcón, 7
24982	Velocette (m.)	Pablo Cantó	Princesa, 14
24983	Buick	Miguel Gómez	M de Molina 92
24984	Renault	Luis Soler	S. Mateo, 7
24985	Chevrolet	General Motors	Granada, 33
24986	Idem	José M.ª Fernandez	Alfonso XIII, 5
24987	Renault	Angel Ruiz	R. C. Duque, 4
24988	Ford	Tomás Gonzálo	Madrid
24989	Chevrolet	Alberto González	Floridablanca 3
24990	Citroen	Hijos M. Lacasa	Jorge Juan, 20
24991	Idem	Benedicto García	Pozas, 17
24992	Paige	Miguel Ortega	Cuenca
24993	Hudson	Francisco Martínez	Infantas, 27
24994	Dion Bouton	Javier Fernandez	Velazquez, 106
24995	Chevrolet	Gomera y Córdoba	Serrano, 26
24996	Willys	Marqués Sta. Genoveva.	Aguirre, 1
24997	Elcar	Antonio del Valle	Sol, 2
24998	Chenard	José Navarro	Ferraz, 77
24999	Buick	Adolfo Bollain	C. Coello, 29
25000	Idem	Leocadio Serrada	Montesquinza 4
25001	Idem	Matilde del Rio	F. Rojas, 5
25002	Saurer (c.)	La Veloz S. A.	Chinchon
25003	Ford	Hijos F. Villamar	A. Mellado, 42
25004	Chrysler	Francisco Labayen	S. Marcos, 77
25005	Chevrolet	Ricardo Stranz	M Heros, 77
25006	Chrysler	Ignacio Santos	P. Isabel II, 5
25007	Peugeot	Manuel Penaloso	Castelló, 44
25008	Ford	Proyectos y Construcciones	Fuencarral, 109
25009	Renault	Juan M. García	B. Braganza 14
25010	Lundapp (m.)	Gervasio Pañuelos	Federico, 4
25011	Amilcar	Joaquín Malo	Alonso Cano, 3
25012	Citroen	Angel Arac	Silva, 44
25013	Voisin	Timoteo Rojas	P. N. Salmerón
25014	Essex	José González	Pinar, 12
25015	Lancia	Patrocinio Luengo	R. M. Pedro 56
25016	Fiat	Rafael Santos	Ponzano, 8
25017	Idem	Felipe de la Breña	M. Heros, 79
25018	Chrysler	Loffite	Serrano, 57
25019	Chenard	Luis Avila	Fuencarral, 53
25020	Rochet	Antonio Cembrano	Velazquez, 16
25021	Chrysler	Pedro Mata	Goya, 27
25022	Triump (m.)	Arturo Martín	Fuente el Sauz
25023	Citroen	Ruiz Hermanos	P. Sta. Ana, 13
25024	Itala	Carlos Sainz	Alcalá, 12
25025			
25026	Fiat	Miguel Palacios	M. del Cuervo
25027	Overland	Teodoro Grajera	Francisco Zea 3
25028	Chenard	Lorenzo Lillo	Magdalena, 21
25029	Renault	Román Cabezas	Calvo Asensio 8
25030	Citroen	Enrique García	Recua, 35
25031	Fiat	José Rodríguez	Velarde, 2
25032	Citroen	Inocencia Arango	F. Rios, 34
25033	Renault	Manuel Gi	Atocha, 10
25034	Citroen	Conde de Guevara	Pez, 14
25035	Fiat	Eduardo Arenal	P. Prado, 30
25036	Citroen	Guadalupe González	Caramuel, 13
25037	Idem	José Muñoz	P. Cordón, 3
25038	Amilcar	Castor Ortiz	Cuchilleros, 6
25039	Citroen	Fernándo Redondo	Velazquez, 120
25040	Nash	José Sanz.	Arenal, 20
25041	Amilcar	Felipe Alvarez	G. Pardiñas, 22
25042	Pontiac	Nicolás Jente	S. Oprobio, 14
25043	Hispano	Eduardo Otero	G. Oráa, 3
25044	Erskine	Carlos Merino	C. Coello, 35
25045	Minerva	Eduardo Fernández	Velázquez, 14
25046	Morris	Conde Torre Díaz	Maldonado, 4
25047	Citroen	Eduardo Martín	C. Coello, 44
25048	Mathis	Hermenegildo Martínez	P. Delicias, 3
25049	Citroen	Benito González	Libertad, 14
25050	Paige	Conde de Darnins	Abascal, 55
25051	Citroen	Bibiano Nieto	F. de los Rios 53
25052	Lancia	Juan Rodríguez	A. R. Victoria 14
25053	Citroen	Josefa Trejo	P Dirección, 25
25054	Cadillac	Alvaro Ortola	Castellana, 59
25055	Hudson	Jesús Franco	Alcalá, 62
25056	Packard	C. E. Automóviles	Idem
25057	Idem	Conde de Zubiña	Serrano, 3
25058	Reo	Fernando Cobián	Velázquez, 28
25059	Citroen	Luis Alvarez	G. Pardiñas 20
25060	Chevrolet	Casto Acero	Cruz, 20
25061	Nash	Vicente Codina	Serrano, 76
25062	Oackland	Luis Fernádez	Hermosilla, 92
25063	Renault	Timoteo Rojas	P N Salmer. 20
25064	Idem	S rvicio Agrícola	Moncloa
25065	Idem	José María Sanz	Atocha, 4
25066	Essex	Raimundo Fernández	F. el Santo 15
25067	Citroen	Casimiro Mahón	Amaniel, 29
25068	Chevrolet (c.)	José Olmedo	Magdalena, 3
25069	Ford	Rosario Salamanca	Pinar, 6
25070	Auburn	Alberto Martínez	A. Maura, 10
25071	Chevrolet	Manuel L agumo	Duque Alba, 2
25072	Dion Bouton	Carlos Girón	Alfonso XII, 44
25073	Chrysler	Antonio Guzmán	A. Asensio, 4
25074	Chenard	Alfonso Carrillo	Fortuny, 3
25075	Chevrolet	Agencia Leyra	P. Vergara, 8
25076	Essex	Germán de la Mora	A. Maura, 10
25077	Willys	Jacinto Allantara	Ferraz, 90
25078	Mercedes	José Lusson	B. Murillo, 33
25079	Citroen	Julieta Alonso	S. Oprobio, 9
25080	Rochet	Manuel Díaz	S. M. Valdeigle.
25081	G. M.	Manuel Jiménez	Infantas, 13
25082	Citroen	Prudencio A. Gómez	S. Juan, 80
25083	Idem	Pablo López	Serrano, 35
25084	Idem	Juana Martín	M. Cortina, 2
25085	Chrysler	José Madrid	Serrano, 40
25086	Chevrolet (c.)	José Puente García	Jaén, 11
25087	Citroen	Fabriciano Areños	C. Aranda, 4
25088	Fiat	Lucio Díez	Espronceda, 6
25089	Buick	José Muñoz	Florida 12,
25090	Chevrolet	Ramón Córdoba	Castelló, 34
25091	Idem	Antonio García	Amparo, 48
25092	Idem	Manuel Rodríguez	Malasaña, 9
25093	Citroen	Constantino Villacampa	S. Luzón, 1
25094	Alvis	Neumáticos Dumlop	C. Coello, 106
25095	Renault	María Isise Perea	Pí Margall, 12
25096	Oldsmobile	Justo Calvo	Toledo, 62
25097	Packard	Augusto Perogordo	F. el Santo, 19
25098	Minerva	Pablo Zenker	M. Pineda, 5
25099	Chevrolet	Juan del Río	P. Recoletos 19
25100	Peerles	Félix Alonso	Arenal, 20
25101	Lancia (c.)	Julian Fernández	C. Real
25102	Chevrolet	Antonio Llarena	Fuencarral
25103	Amilcar	Miguel H. Nágera	M. Campos, 24
25104	Dodge	Jesús Vara	Villamanrique
25105	Panhard	Bellamar S. A.	O' Donnell, 17
25106	Chevrolet	José María Rodríguez	Montera, 21
25107	Hudson	Pedro Secane	Moreto, 5
25108	Idem	Martín Urrutia	Aranaz (Nava).
25109	Idem	Marqués de Guevara	A. Galiano, 1
25110	Idem	Josefa Aceitero	A. Aguillera 35
25111	Fiat	Elias Merchau	F Rodríguez 17
25112	Hispano (c.)	C. N. Firmes	Fernanflor, 4
25113	Idem	Idem	Idem
25114	Idem	Idem	Idem
25115	Spa	José Zarco	C Real
25116	Buick	Antonio Márquez	Fortuny, 6
25117	Auburn	Aurelio Ibarrondo	Avila
25118	Panhard	Juan F. Garrido	Perales Tajuña
25119	Oakland	Inocente Fernández	Madera, 19
25120	Citroen	Antonia Alonso	Serrano, 88
25121	Buick	Leonardo Caballero	R. Cruz, 17
25122	Fiat	María Sánchez	P. Biombo, 2
25123	Rio	Vicente Madrid	Valdepeñas
25124	Dion Bouton	José Rodríguez	Artistas, 23
25125			
25126	Chevrolet	Duque de la Vega	S. Mateo, 7
25127	Idem	Segundo Mayayo	B. Murillo, 79



Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
25128	Chevrolet	Segundo Mayayo	B. Murillo, 79	25149			
25129	Citroen	Matías López	Palma Alta, 8	25150	Chevrolet	Duque de Peñaranda	Princesa, 10
25130	Erskine	Apolonio Banegas	Aranjuez	25151	Mathis	Antonio Mosquera	Ponciano, 6
25131	Hudson	Buenaventura Delgado	Salamanca	25152	Rochet	Francisco Jara	Vinaroz, 17
25132	Citroen	Francisco Díaz	Pradillo, 1	25153	Chrysler	Imperial Rand	Sta. Catalina, 5
25133	Renault	José Cruces	Huete (Cuenca)	25154		Carlos de Muguiro	N. Balboa, 34
25134	Citroen	Agustín Martínez	P. Unanúe, 18	25155	Essex	Pablo Gran Vidal	C. Viejo
25135	Diana	Enrique Gutiérrez	M. Pineda, 2	25156	Citroen	Miguel Arce	San Bernabé, 12
25136	Fiat	Matías Segun	Gran Vía, 8	25157		Luis Judez	Castelló, 33
25137	B. S. A. (m.)	José Rodríguez	Cabestreros, 4	25158	Fiat	Rafael Rodríguez	Barco (Avila)
25138				25159	Chevrolet	Antonio Cuervo	Los Madrazo, 23
25139				25160	Harley	Antonio Cerdan	S. Martín Rosa
25140	Paige	Guillermo Yequiez	Olózaga, 2	25161	Citroen	Vicente Collado	Sma. Trinidad, 1
25141	Thoman	Ricardo Santamaría	S José, 21	25162	Idem	Luis Judez Villota	Castelló, 33
25142	Crosley	Casimiro Peñalva	P. Recoletos 35	25163	Lancia	Rafael Ortiga	Cabeza, 21
25143	Auburn	Modesto Gonnález	G. Castaños, 15	25164	Auburn	Críspula R. Palmero	Herencia
25144	Buick	Enrique de Aristegui	Arenal, 20	25165	Renault	José Parra Eztier	Churruca, 17
25145	Idem	Canal de Isabel II	Alarcón, 7	25166	Essex	Raimundo Fernández	F. el Santo, 15
25146	Idem	Luis Sanz	Montera, 54	25167	Citroen	Manuel Simón Sanz	Tetuán
25147	Idem	Teresa Vicent	A. Aguilera, 35	25168	Saurer	Basilio Alvarez	Cava Baja, 6
25148	Citroen	Nicolás de la Vega	Lagasca, 13	25169	Harley	Pedro Arias	F. Ricci, 18

Relación de coches, cuyos datos omitimos en nuestro número anterior

24508	Fiat	Conde de la Conquista	Hotel Roma	24814	Citroen	María Herreros	Madrid
24588	New-Map (m)	Melitón Martuler	Carnicer, 1	24815	Fiat	Francisco Castelló	Reyes, 20
24625	Citroen	Rufino Hernández	Toledo, 83	24819	Paige	Dirección Obras Públicos	Madrid
24803	Idem	María Sotillo	M Monasterio, 2	24820	Idem	Idem	Idem



Autoeléctrica Española

Castelló, 32 (junto a Goya) MADRID



El coche más seguro para hacer velocidad o ir despacio

4 cilindros 1,5 litros. 8 cilindros 2 litros.

8 cilindros. Chassis de seguridad, reuniendo disposiciones nuevas y las más prácticas

Pídanos detalles

Automóvil Salón

Alcalá, 81
MADRID

Trafalgar, 52
BARCELONA

Paz, 33
VALENCIA